

LEGACY GT

GT stands for Gran Turismo. What image do these words convey to you? Ultrahigh-speed driving on a European autostrada? An unusually sensual driving experience?

How about "concentrated driving pleasure?" Or, "driving further, faster and more comfortably than you ever thought possible."

Historically, GT meant using existing technology to combine extreme high performance with superior function.

In short, taking driving into the next dimension.

That's what the Legacy GT is all about.

SUBARU

GT

NEO GRAN TURISMO

いにしへのGTのピュアな精神に
快適性と安全性という今日的な条件を付加した時、
それは必然的にレガシィGTという形をとって
わたしたちの前に現れた。

GT=Gran Turismo.この言葉からあなたはどんなイメージを描くだろうか。それはアウトストラダを超高速で駆け抜けたい映像。あるいは日常から非日常に突き抜ける強烈な官能性かもしれない。「より速く、より速く、より快適に」。そしてより豊穣なる走る喜びを。歴史が積み上げてきたGTの哲学を現代のテクノロジーで磨き、鮮やかな走行性能と豊かな実用性をより高い次元で両立させて新たなGTの領域を創造する。それがレガシィGTのテーマです。地球を2回り半するに等しい距離を、平均速度223.345km/hの超高速で連続走行し達成した「10万キロ世界速度記録(F.I.A.公認)」は、まさにレガシィGTのコンセプトの証明。胸がときめくほどの圧倒的なパフォーマンス。その名にふさわしい官能的な走りの味わい。距離を重ねれば、乗る人を深い信頼感で包み走りのセーフティマージン。そして、乗る人すべてが走りを楽しめる快適な居住空間。走りの素晴らしさを心ゆくまで味わっていたために。登場、レガシィGT。スバルの考える、新たなGTのカタチです。

もっとクルマになる。
LEGACY
2.0 BOXER 4CAM 16VALVE TURBO 4WD

GT SEDAN

ハイウェイの最高速車線を、わずかに
舵角を与えながら大きなアールを描いて走る。
そんな時いちばん美しく見えるフォルム。
セダンのオーセンティックなシルエットの下には、
GTのエンブレムに恥じない、
逞しい剛性感が秘められている。



GT WAGON

GTの名にふさわしい走りのパフォーマンスと、
豊かなユーティリティ。
生活を楽しむことにステイタスを見出す人に送る、
新時代のグランツーリスモのカタチ、ツーリングワゴン。
それはもはや、セダンを超える、新しい生活の
贅沢とさえ言えるかもしれない。





PHOTO:4DOOR SEDAN GT インテグラー-Xスタジオ

GT Response

アグレッシブとジェントル。BOXERにはふたつの顔がある。

荒々しさの微塵もないなめらかなで上質なレスポンスといつでも自在に引き出せる力強いパワー。

そのポテンシャルのすべてをドライバーはアクセルワークで支配できるのだ。

GTのエンジンはスペックに現れる数字だけでなく、その先にある感性領域まで含めて語りたいと思います。ドライバーを常に牽引し、跳躍する十分なパワー。そのパワーをドライバーのアクセルワークにより、時にジェントルに、時にアグレッシブに、思うがままに反応させることのできる、高度に洗練されたパワーフィール。このふたつの条件を同時に満たしたものを、真のGTエンジンと言えるのではないのでしょうか。レガシGTのパワーユニットは、オールアルミ合金製BOXER4カム16バルブ、EJ20-TURBO。水平対向エンジンが先天的に持つ優れた回転フィールと動的バランスを、4カム16バルブ、水冷ターボチャージャー、水冷インタークーラーでさらに磨き、200psのマキシマムパワーと、アクセルにダイレクトに反応するリニアなレスポンス、そして高回転まで持続する官能的な吹き上がりトルク感を実現しました。時にはその圧倒的なパワーを軽やかに駆使し、時にはその絹のように滑らかな回転に身をゆだねてクルージングする。GTエンジンと呼ぶにふさわしいそのレスポンスは、ハイパワーを操る歓びをすべてのドライバーにもたらします。

ハイポテンシャルをささえる高剛性構造

GTのエンジンに要求される、ハイパワーとなめらかなが共存した高品位なパワーフィールは、きわめて高いエンジン剛性がなければ実現することはできません。水平対向エンジンは、全長の短いクランクシャフトを左右のシリンダーブロックで包み込むように支持するため、曲げやねじれに対して本質的にきわめて強い構造になっています。新世代BOXERはこの本来の資質に加え、5ベアリングクランクシャフト、クロズドデッキ・シリンダーブロック、フライホイールハウジング一体構造シリンダーブロックを採用。より一層の高剛性化を図り、精度の高いスムーズな回転と振動、さらに騒音の低減をも実現しました。

高効率メカニズム。4カム16バルブエンジン

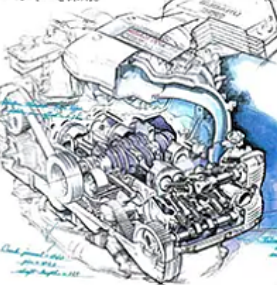
BOXERの大きな特長は、対向するピストンが互いに慣性力を打ち消し合うことによる、すべりた回転特性、振動特性です。EJ20はこの特性を生かすために、左右バンクそれぞれに2本のカムシャフトを持つ4カム(DOHC×2)16バルブ方式を採用。ボア径を大きくしたBOXERの資質を生かしてクラス最大のバルブ面積を確保。高い吸排気効率により、過給圧を極端に高めずに高出力を得ると同時に、ナチュラルリーリニアなパワーフィールを実現しました。さらに、センタープラグ配置やプレミアムガソリンの使用を前提とした高めの圧縮比(8.5)の設定、高度な点火時期電子コントロールなどで燃焼効率を高め、全域にわたる高トルク特性をもたらしています。

※EJ20はEJ25エンジン90%の部品共通



大容量水冷インタークーラー付ターボチャージャー

低回転から力強いトルクを発生しながら、BOXER4カム16バルブの本来の魅力である高回転の伸びの良さを最大限に発揮するために、大容量水冷インタークーラー付ターボチャージャーを採用。



十分な冷却能力を確保するとともに、吸気通路の短縮化によるレスポンスの向上を実現しました。また、吸入管の圧力、エンジン回転数、スロットル開度などを総合的に判断して過給圧をきめ細かくコントロールする過給圧電子制御回路も、リニアなレスポンスの実現に大きく貢献しています。

精密電子制御システム

どんな状況でもエンジンの性能を安定して発揮するために、空燃比・点火時期学習制御をはじめ、過給圧電子制御など、各種の制御内容を一括集中制御する高度なシステム。特にノックセンサーによる点火時期学習制御は、エンジンの経時変化や、ガソリンの質のバラつき、気温やエンジン温度の変化などにも対応して最適制御し、エンジンを常に最良のコンディションに保ちます。

マルチポイント・インジェクション

精密な電子制御により各シリンダーごとに最適なタイミングで順次燃料を噴射。正確な燃料供給を行い、意志に即応するレスポンスを実現します。

高性能を維持するロングライフ設計

10万km交換不要の「プラチナ電極メンテナンスフリープラグ」、確実な点火性能を保障する「ダイレクトイグニッション」、メンテナンスフリーに貢献する「ハイドロリックラッシュアジャスター」、高回転でも確実なバルブ作動を可能にする「オートテンションナー」など、ロングライフ化に対する数々の配慮が、常に安定したパフォーマンスの発揮を約束します。

2.0L BOXER 4CAM 16VALVE

EJ20-TURBO

maximum power (NET) 200 ps/6000rpm
maximum torque 26.5kg-m/3600rpm

■このエンジンを車両搭載状態で測定したもので、

Gran Turismoの操縦感覚を大きく進化させる。

Technical drawing of a car chassis, showing front and rear views with handwritten specifications:

- Front View (Left):**
 - Front axle: 1.5" shaft, 100 lbs.
 - Front wheel: 1.5" shaft, 100 lbs.
 - Front suspension: 1.5" shaft, 100 lbs.
 - Front spring: 1.5" shaft, 100 lbs.
 - Front shock absorber: 1.5" shaft, 100 lbs.
 - Front steering knuckle: 1.5" shaft, 100 lbs.
 - Front hub: 1.5" shaft, 100 lbs.
 - Front brake: 1.5" shaft, 100 lbs.
 - Front wheel hub: 1.5" shaft, 100 lbs.
 - Front wheel rim: 1.5" shaft, 100 lbs.
 - Front wheel tire: 1.5" shaft, 100 lbs.
 - Front wheel assembly: 1.5" shaft, 100 lbs.
 - Front wheel hub: 1.5" shaft, 100 lbs.
 - Front wheel rim: 1.5" shaft, 100 lbs.
 - Front wheel tire: 1.5" shaft, 100 lbs.
 - Front wheel assembly: 1.5" shaft, 100 lbs.
- Rear View (Right):**
 - Rear axle: 1.5" shaft, 100 lbs.
 - Rear wheel: 1.5" shaft, 100 lbs.
 - Rear suspension: 1.5" shaft, 100 lbs.
 - Rear spring: 1.5" shaft, 100 lbs.
 - Rear shock absorber: 1.5" shaft, 100 lbs.
 - Rear steering knuckle: 1.5" shaft, 100 lbs.
 - Rear hub: 1.5" shaft, 100 lbs.
 - Rear brake: 1.5" shaft, 100 lbs.
 - Rear wheel hub: 1.5" shaft, 100 lbs.
 - Rear wheel rim: 1.5" shaft, 100 lbs.
 - Rear wheel tire: 1.5" shaft, 100 lbs.
 - Rear wheel assembly: 1.5" shaft, 100 lbs.

GT Quality

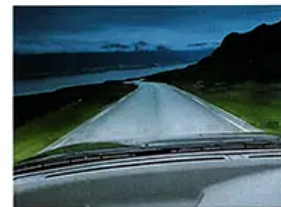
しなやかな脚と高剛性ボディの生み出す奥の深い走りの味わい。
スポーツカーに匹敵するハンドリングと重厚感あふれる乗り心地の両立。
あらゆる速度域でドライバーを支配するのは圧倒的な信頼感だ。

長距離クルージングを数々に変える、ハイウェイでの矢のような直進性と、しっとりした走行感、ひとたびワインディングに脚を踏み入れれば、ドライバーの情熱をたぎらせずにはおかないサチュラルなハンドリング。GTの醍醐味はこの二面性の両立にあります。操縦性と直進安定性、そして乗り心地。乗用車にとって永遠の命題といえるこれらの条件をきわめて高い次元まで引き上げた時、レガシィGTはそのエンブレムにふさわしい奥の深い走りの味わいを手に入れました。十分な実績を持つサスペンションシステムを、エンジニアリングの基本に立ち戻って、徹底的に熟成。ボディ剛性までも含んだ脚回り全体の高い剛性の確保と十分なホイールストロークの獲得。さらに、徹底した走行テストによる、ドライバーのフィードバックに対する感覚面でのチューニング。正攻法といえるこの開発アプローチが、ただハードに選別した乗り心地とは一線を画す重厚な乗り心地と、良好な直進安定性。そして、スポーツカーに匹敵するハンドリングを実現したのです。

高剛性ストラット式フロントサスペンション

ステアリングを切ると同時にその操作を正確にフロントタイヤがトレースする応答性のよさ、そして高速走行でのすぐれた直進安定性を得るためには、ステアリング系を含むサスペンション全体に高い剛性が必須です。レガシィGTのフロントサスペンションは、マクファーソンストラット式、基本的な剛性の高さに加え、L型ロアアームの採用、ブッシュチューニング、ベアリング、ハウジング類など各部の総合的な高剛性化を図り、きわめて高い横剛性を実現。さらに、ロールセンターの最適設定、十分なホイールストロークと低いフリクションによる良好な接地性の確保などに

より、コーナリング時のタイヤグリップ能力を高め、すぐれた応答性と高度な直進安定性、そして、しなやかな乗り心地を実現しました。
デュアルリンク式リヤサスペンション
リヤサスは、高い横剛性の得られるデュアルリンク式のマクファーソンストラット方式を採用。あくまでも剛性の確保を基本に、フロント同様十分なホイールストロークの確保やフリクションの低減などを怠り、



すぐれた乗り心地とコーナリング時の安定感、そしてコントロール性な限界特性を生み出します。また、ロールセンターやロール剛性の最適化、絶妙なダンパーチューニング等により、自然なロール感と意志に忠実な操縦感覚を生み出しました。

高剛性ステアリングシステム

ダイレクトな応答性のラック&ピニオンを採用し、ステアリングホイールからタイヤまで、システム全体に高い剛性を追求。シャープな切れ味と確かな手応えを実現しました。オーバーオールレンジ15.0、ロック

トルック2.8回転のクイックなギアボックスに、車速感応型の油圧反力電子制御パワーステアリングを装備。車速感応型のメリットに加えて、たとえ高速でなくともエンジンの高回転域を使うスポーティ走行時には、車速やエンジン回転数を感知し適度な操舵力と剛性感を維持します。さらにインパネに設置したスイッチで、やや重めの操舵力のスポーティモードとノーマルモードをセレクトすることも可能です。

200psに対応した強力なブレーキシステム

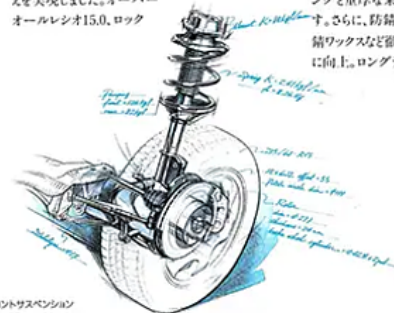
ブレーキは、制動力はもとより適度なベダルストロークで踏み応えのしなやかさと剛性感を重視。フロントにローター径24mm、ローター外径277mmの2ポッドベンチレーテッドディスク、リヤにもベンチレーテッドディスクを装備。強力なパワーに見合う制動力を確保しました。また、7+8インチの大容量タンデム倍力装置(ABS車は8+9インチ)も採用。耐熱性が高く、環境保全にも配慮した、非石綿のアスベストフリーブレーキパッド/ライニングも採用しました。

ラジアルタイヤと軽量アルミホイール

タイヤは、205/60R15サイズ、軽量6J-15サイズのアルミホイールを標準装備し、ワイドリムサイズの採用によりタイヤの横剛性を上げて、応答性や限界域のグリップを向上させます。

走りのポテンシャルを高める高剛性ボディ

ボディ剛性は走りのポテンシャルを高める重要な要素です。レガシィGTはサイドシルをはじめとする主要部材の断面面化、部材結合部の強化などにより、トップレベルのボディ剛性を確保。高度なハンドリングと重厚な乗り心地の両立に大きく貢献しています。さらに、防錆鋼板の多用や、防錆シール剤、防錆ワックスなど徹底した処理により、防錆性能を大幅に向上。ロングライフ性も一段と高めています。



ILLUST. フロントサスペンション



PHOTO: TOURING WAGON GT インディゴブルー・メタリック

GT Zone

そこに滑り込むだけで、

かつてないクルマとの一体感が訪る。

路面状況を、クルマの挙動を、

自然に、的確にドライバーの五感へと届け、

大きな信頼感で包むコクピット。



GT Pleasure

そのしっかりした走行感が、
走りの喜びが、
ドライバーだけでなく
パッセンジャーにも感じ取れる。
長距離クルーズを短く感じさせる、
豊かな質感と心地よい居住性。



PHOTO: 4DOOR SEDAN GT インディゴブルー・メタリック 本革シートはAT車にメーカー装備オプション



3分割可倒式トランクスルー



サブトランク

ツールやワックス、三角表示板などをすっきり収納できるサブトランクをトランク(カーゴルーム)の床下に設置しました。



6:4分割可倒式リヤシート(ツーリングワゴン)

余裕十分のカーゴルームは、リヤシートを倒したため、フルフラット
ビッグスペースに、64分割可倒式リヤシートで、乗る人の数や荷物
に合わせてフレキシブルな使い方ができます。



巻き取り式トノカバー (ソーリングマシン)

カーゴルームのプライバシーを守るノカバー。巻き取り式のうん。脱着も簡単。荷物の大きさに合わせた使い方が可能です。



フルオートエアコン (標準装備)

パンチレーションシステムは、大気量の風量を確保。おだやかな気でも効率のよい空調ができます。インバリエーションに5ヶ所の吹き出し口を設置、思いのままの配風を可能にしました。また、デジタル表示の設定温度を好みによってお決めつけて、自動的に室内を爽快に維持するフルオートエアコンを標準装備しています。



ハイパワーオーディオシステム C100WS

ハイパワー4アンプ、プリセット式ドラムフィッティングコライザーなどを一体化したロジックコントロールセットデッキを標準装備。フロント12.5cmドーム型ツイーターと大型16cmウーハーのウェイスピーカー、リヤに16cmフルレンジダブルコーンスピーカーの4スピーカーシステム。レシーバーは電圧チューニング方式で、時計機能と交通情報ワイドナビ受信スピークを装備。トータル100mmのハイパワーオーディオです。



カップホルダー

インパネ中央部に引き出し式のカップホルダーを設置。カップホルダーとして使わない時はカード類をびったり収められます。



スポットマップランプ

ドライバー側、助手席側それぞれに向けてランプを装着。手元を明るく照らし、夜間ドライブで道路を見るときなどに便利です。



タイマー付ワンタッチパワーウインドウ

ワンタッチで運転席の窓を開閉。降車時に窓を閉め忘れても30秒間はイグニッションキーを操作する必要のないタイマー付です。



電動パワーシート (電動調整)

サポート性にすぐれたシートはクッションの高さと傾斜の調整、およびシートスライド調整をパワー化。ワンタッチ好みのシートポジションを得ることができます。



MOMO製革 焼きステアリングホイール リセ開けつワイパー&ウォッシャー

山犬時の後方視界を確保する、リヤ窗はツウ
イー&ウィッシャー、そしてリヤウインドラッ
ッガーを標準装備しました。



日や明けつワイパーとウォッシュ＝

雨天時の後方視界を確保する、リヤウィンドウ
イパー&ウォッシャー、そしてリヤウィンドウデフ
ォグガーを標準装備しました。



ドアロックシステム

車速感知型集中ドアロックに加え、メインキーに組み込まれた超小型の赤外線発信装置により、ボタンを押すだけでドアロックの施錠・解錠ができる赤外線リモコンドアロック、キーがなくても暗証番号で通じ、ドアハンドルをフックすればロックが解除できる暗証コード式キーレスエントリーを装備しました。

平均速度223.345km/h(FL1.5.2)

レガシィ10万キロ世界速度記録達成。

レガシィ 10万キロ世界速度記録達成。



レガシGTの高度なポテンシャル。
それは、この記録に込められた、スノールの
技術と思想の結晶です。

それは、この記録に込められた、スノビルの
技術と思想の結晶です。

1989年11月、レガシは、デビューとは同時、10万kmと世界記録を達成した。10万kmをいかに早く走り終えたか、つまり10年分、いざクルマの一生にあらずらうランニングで、レガシは、F-1などの国際競争を凌駕するほどのI.A.T.(国際自動車連盟)の厳格なルールと監視のもと、これを平均速度223.345 km/h、夜休速度1911回を走破、2つの世界新記録13回の新記録を達成し、高度なパフォーマンスと信頼性を立証した。それはまた、スバルが創出した「確かなクルマづくり」の事実によっても検証でもあった。2.0L BOXER 4x4 16バルブ TURBO、高効率なサスペンション、スバル4WDテクノロジー、そして強靱なボディ……。レガシがF-1は、世界最速乗換車のエンジン、メカニズムをそのまま継承して誕生した。圧倒的な剛性を感じ、信頼に満ちた走りで、ドライバーの意にかなうほど楽しめるという味。味わい。それは、まさに極限状態を越えられたクルマだけが実現した感動の世界。思い遠くへ、思い遠く、より快適に、そしてより安全に、クルマの本来「走る」を磨き上げたランニングマシン、レガシがF-1のそのページに、スバルの徹底した品質へのこだわりが込められている。

2つの世界記録と、13の国際記録達成。(F.I.A.公認)
レガシイは、その走りと信頼性を、事実で立証します。

世界記録 (オランダ・ネーデルラント)		従来の記録
距離	平均速度	
100,000m	23.350m/s (174.94km/h) 2000年9月	23.229m/s (SAAR 500 TURBO) 86
50,000m	23.360m/s (174.94km/h) 2000年9月	23.650m/s (SAAR 500 TURBO) 86
国際記録 (オランダ・ネーデルラント)		
距離	平均速度	従来の記録
100,000m	23.345m/s	—
50,000m	23.040m/s	—
50,000m	22.875m/s	17.820m/s (ALFA ROMEO) 82
25,000m	22.080m/s	17.580m/s (ALFA ROMEO) 82
25,000m	22.751m/s	18.470m/s (ALFA ROMEO) 82
10,000m	22.721m/s	21.920m/s (Porsche) 91/92
10,000m	22.611m/s	21.220m/s (Porsche) 91/92
5,000m	22.707m/s	21.240m/s (Porsche) 91/92
5,000m	22.540m/s	21.250m/s (Porsche) 91/92
10' 10"	22.138m/s	18.810m/s (Porsche) 91/92
10m	21.448m/s	14.100m/s (Porsche) 91/92
249' 58"	22.792m/s	21.230m/s (Porsche) 91/92
129' 58"	22.613m/s	21.940m/s (Porsche) 91/92

●1サイクル=1600.31mです。●平均速度とタイムは給油のない24時間
 含めて算出されています。●1レガシイ標準速度記録車:4WD4ドアセ
 RSをベースに21A1600型スポーツ仕様とその分割に基づき所要の改造を行
 ったのです。●自主工場の専断で車名を決定し、月間走行距離は

確かな技術を人のために。



富士重工業株式会社

東京都新宿区西新宿1-7-2 ス・パ・ビル(〒160)
営業部 西営業部 03-3248-5311

●スバルのことならスバルホットライン0120-052215(フリーダイヤル・東京)へお電話ください。 シートベルトをして安全運転